



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 192]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 14, 2004/अग्रहायण 23, 1926

No. 192]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 14, 2004/AGRAHAYANA 23, 1926

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 3 दिसम्बर, 2004

सं. टीएएमपी/31/2004-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 की 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा वर्ष 1996-97 से वर्ष 1999-2000 तक के वर्षों में इसकी जैटी नं. 10 में प्रहस्तित कार्गो पर बंदर भाड़ा की अंतिम दरें निर्धारित करने के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशों के अनुसार निपटाता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### प्रकरण सं. टीएमपीटी/31/2004 -एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(नवम्बर 2004 के 18 वें दिन पारित)

यह प्रकरण वर्ष 1996-97 से वर्ष 1999-2000 तक के वर्षों में इसकी जैटी सं. 10 में प्रहस्तित कार्गो पर बंदर भाड़ा की अंतिम दरें निर्धारित करने के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एनएमपीटी और मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) ने एमआरपीएल कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक समर्पित जैटी के निर्माण के लिए समझौता-झापन (एमओयू) पर 20 जनवरी 1998 को हस्ताक्षर किए थे। इस एमओयू में वास्तविक प्रचालन तथा अनुसंधान लागत, प्रशासनिक और सामान्य उपरिव्यय में हिस्सेदारी मूल्य ह्रास, भूमि पर ब्याज और लगाई गई पूंजी पर सरकार द्वारा निर्धारित की जाने वाली कुछ प्रतिशतता-इन सबके आधार पर बंदर भाड़ा की गणना हेतु विशिष्ट प्रावधान है। बंदर भाड़ा प्रभार वार्षिक समीक्षा और सम्मिलित टन भार पर निर्भर करते हुए अनुवर्ती समायोजन के अधीन है। एनएमपीटी और एमआरपीएल जैसी सं. 10 के लिए बंदर भाड़ा दर की गणना हेतु आनुषंगिक विभिन्न मुद्दों पर असहमत हैं और इसीलिए अन्तिम बंदर भाड़ा दर का निर्धारण 1996-97 और उसके बाद से लम्बित हो पड़ा है।

3. इस प्राधिकरण ने दिनांक 27 अक्टूबर 1998 और 19 जुलाई 2000 के अपने आदेशों के माध्यम से, जैटी सं. 10 के लिए बंदर भाड़ा के निर्धारण हेतु अनुपालनीय सिद्धांत सुनिश्चित किए थे। तत्पश्चात्, एनएमपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन से संबंधित 9 अगस्त 2001 को पारित आदेश में स्पष्ट किया गया था कि बंदर भाड़ा दर की गणना करने में ऋण की वापसी-अदायगी की किस्त पर, उस सीमा तक जिस सीमा तक वह गणना में सम्मिलित मूल्य ह्रास से अधिक है, विचार किया जाना चाहिए।

4.1. प्राधिकरण के इस आदेश से पीड़ित एमआरपीएल ने, इस प्राधिकरण द्वारा बंदर भाड़ा की गणना के लिए, विशेष रूप से लगाई गई पूंजी पर गणना में अनुमत आमद के संदर्भ से, जारी कुछ मार्गदर्शियों को चुनौती देते समय कर्नाटक उच्च न्यायालय में परमादेश याचिका सं. 38445/2000 दायर की है।

4.2. माननीय कर्नाटक उच्च न्यायालय ने याचिका कर्ता को जैटी सं. 10 पर प्रहस्तित कार्गो के लिए अगले आदेश तक 60/- रुपये प्रति मी. टन बंदर भाड़ा प्रभार अदा करने का निदेश देते हुए 18 अप्रैल 2001 को एक अंतरिम आदेश पारित किया और प्रथम प्रतिवादी (एमएमपीटी) को बाद की अवधि के लिए एमओयू के अनुसार बंदर भाड़ा प्रभार निर्धारित करने की छूट प्रदान की है।

4.3. तत्पश्चात्, माननीय उच्च न्यायालय ने दिनांक 10 अप्रैल 2002 के अपने-अपने आदेश में इस प्राधिकरण के अन्य आदेश का संदर्भ दिया है जिसके द्वारा, दोनों पक्षों की परस्पर सहमति के आधार पर वर्ष 2001-2002 के लिए 71/- रुपये प्रति मी.ट. की तदर्थ दर निर्धारित की गई थी। माननीय न्यायालय ने एमआरपीएल को चार सप्ताह के भीतर एक आवेदन प्रस्तुत करने का निदेश दिया और इस प्राधिकरण को, यह स्थिति स्पष्ट करते हुए एक आदेश पारित करने का आदेश दिया। एनएमपीटी ने न्यायालय के दिनांक 10 अप्रैल 2002 के आदेश को रद्द करवाने के लिए परमादेश याचिका दायर की। इस याचिका की सुनवाई एक खंडपीठ ने की जिसने अपने 30 अप्रैल 2002 के आदेश द्वारा एक न्यायाधीश के आदेश को रद्द कर लिया चूंकि रु. 71/- प्रति मी. टन की दर पक्षों की परस्पर सहमति के आधार पर निर्धारित की गई थी।

5.1. अपनी ओर से, एनएमपीटी ने प्राधिकरण के समक्ष तीन विशिष्ट मुद्दों, पोत संबंधी आय को वापिस जमा करने (क्रेडिट बैक), एस्क्रोएकाउंट के ब्याज को वापिस जमा करना और ऋण को चुकाने के लिए मूल्यह्रास को वापिस जमा करना, की समीक्षा के लिए तीन अलग-अलग याचिकाएँ दाखिल की थीं। इस प्राधिकरण ने इन तीन समीक्षा याचिकाओं को अस्वीकार करते हुए 21 मार्च 2002 को एक आदेश पारित किया है।

5.2. एनएमपीटी ने बताया है कि उसने अन्य विषयों के साथ समीक्षा याचिकाओं को स्वीकार करने हेतु निदेश देने हेतु कर्नाटक उच्च न्यायालय में सं. 28684 से 28686/2002 परमादेश याचिकाएँ दाखिल की हैं। हमें, इन प्रकरणों के मामले में न तो एनएमपीटी से और न ही उच्च न्यायालय से कोई अन्य सूचना प्राप्त हुई है।

6. एनएमपीटी ने जैटी सं. 10 में वर्ष 1996-97 से 1999-2000 तक के वर्षों के लिए बंदर भाड़ा दर निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रकरण में आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों, वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अन्तिम बंदर भाड़ा दर सहित दर की संयुक्त रूप से पुनर्गटन करके एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत हो गए थे। तदनुसार इस प्राधिकरण ने दिनांक 13 अक्टूबर 2003 के अपने आदेश सं. टीएमपी/13/2003-एनएमपीटी के माध्यम से प्रासंगिक प्रशुल्क प्रकरण को बंद कर दिया था और एनएमपीटी को नवम्बर 2003 तक संशोधित-सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी।

7. इस परिप्रेक्ष्य में एनएमपीटी ने उच्च न्यायालय में लम्बित परमादेश याचिकाओं के पूर्वाग्रह के बिना वर्ष 1996-97 से 1999-2000 तक के वर्षों के लिए जैटी सं. 10 के संबंध में बंदर भाड़ा दर के निर्धारण हेतु वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु उठाए हैं :

- (i) टीएएमपी के आदेशों के अनुपालन में, एमआरपीएल के प्रतिनिधियों से नवम्बर 2003 से जून 2004 तक कई अवसरों पर विचार विमर्श किया गया ।
- (ii) केवल तीन मुद्दों को छोड़कर, जिन पर इन दोनों के बीच कोई समझौता नहीं हो सका है, बंदर भाड़ा दरों की गणना से संबंधित अधिकतर मुद्दों / विवादों पर समझौता हो गया है, जैसाकि एमआरपीएल ने भी पुष्टि कर दी है ।
- (iii) निम्नलिखित तीन मुद्दे, जिन पर दोनों पक्षों का अपना अलग-अलग दृष्टिकोण है और जो समाधान के लिए टीएएमपी को भेजे गए हैं, सारणी रूप में प्रस्तुत हैं:

क्र.सं.	विवादित मुद्दे	एमआरपीएल का दावा	एनएमपीटी का दृष्टिकोण
1.	मार्गदर्शन प्रभार के लेन-देन	यदि जैटी सं. 10 में लंगर डाले हुए कोई पोत किसी अन्य गोदी पर अन्तरित होता है तो पोत से लिया गया मार्गदर्शी प्रभार इन दोनों गोदियों के बीच 50%-50% बंट जाता है । यह ठीक नहीं है । अपरिष्कृत पोत के मामले में, यदि किसी भी कारण से किसी अन्य गोदी पर अंतरित किया जाता है तो भी पूरा मार्गदर्शी प्रभार एमआरपीएल के खाते में आना चाहिए ।	जब कोई पोत जैटी सं. 10 से किसी अन्य गोदी को अन्तरित किया जाता है या इसका उत्पन्न होता है और वहां से बाहर चला जाता है तो मार्गदर्शी प्रभार और वास्तविक बंदर भाड़ा दोनों गोदियों के बीच 50%-50% बंट जाता है । यह सभी मामलों में समान रूप से वैसे ही अपनाया गया है जैसे, जब दो एजेंट शामिल होते हैं या यात्रा परिवर्तन होता है ।
2.	एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों पर प्रभारित मूल्यहास	टीएएमपी का आदेश प्रावधान करता है कि बंदर भाड़ा की गणना करते समय ऋण की वापसी पर उस सीमा तक विचार किया जाना है जिस सीमा तक वह मूल्यहास से अधिक है । तथापि, एनएमपीटी ने मूल्यहास का लाभ देते हुए, मूल्यहास की पूरी राशि पर विचार नहीं किया है । साझा परिसम्पत्तियों से संबंधित मूल्यहास का लाभ ऋण वापसी की किश्तों के समक्ष एनएमपीटी द्वारा नहीं दिया गया है ।	मूल्यहास को ऋण वापसी के समक्ष टीएएमपी के आदेशानुसार समायोजित किया जाना है और संदर्भित मूल्यहास परिसम्पत्तियों के उस भाग से संबंधित है जो उधार लिए गए धन से एमआरपीएल के लिए बनाया गया है । तथापि, एमआरपीएल का एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों के मूल्यहास पर कोई दावा नहीं होगा क्योंकि एमआरपीएल केन्द्र सरकार को वापिस किए जाने वाले ऋण पर ब्याज में हिस्सेदारी नहीं करता है ।
3.	वास्तविक जैटी के संदर्भ से बंदर भाड़ा प्रभार में छूट की मद में तलकर्षण लागत में कमी ।	वर्चुअल जैटी के एमओयू के अनुसार, कार्गो की मात्रा के आधार पर आनुपातिक अनुरक्षण तलकर्षण लागत वसूलने के बाद एनएमपीटी ने बंदरभाड़ा प्रभार के 50% की छूट दी है । बंदर भाड़ा दर की गणना करते समय इस अनुरक्षण तलकर्षण की मात्रा को तलकर्षण लागत में से, उसे जैटी सं. 10 को आबंटित करते समय, कम करने की आवश्यकता है ।	दोनों एमओयू अलग-अलग हैं और आपस में संबंधित नहीं हैं । तलकर्षण लागत को, प्रहस्तित कार्गो के अनुपात के आधार पर एमआरपीएल, एनएमपीटी और केआईओसीएल में बांटा जाता है । अपनाए गए सूत्र के कारण छूट में तलकर्षण लागत की कोई वास्तविक वसूली नहीं है । चूंकि वास्तविक जैटी में प्रहस्तित कार्गो को, कार्गो-अनुपात की गणना के लिए पत्तन द्वारा कुल कार्गो में शामिल किया जाता है । एनएमपीटी ने वर्चुअल जैटी की तलकर्षण लागत के भाग समेत तलकर्षण लागत का अधिक वजन ग्रहण किया है । एमआरपीएल को तो स्वतः ही, अपनाए गए सूत्र से अपेक्षाकृत कम ही वजन उठाना पड़ता है ।

- (iv) उपर्युक्त बिन्दुओं के अधीन, जैटी सं. 10 में वर्ष 1996-97 से वर्ष 1999-2000 तक के वर्षों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित बंदर भाड़ा निम्नानुसार है:

वर्ष	प्रस्तावित बंदर भाड़ा दर (रु. प्रति टन)
1996-1997	87.73
1997-1998	78.01
1998-1999	84.53
1999-2000	79.30

- (v) इसने कहा है कि वर्ष 2000-2001 और वर्ष 2001-2002 के लिए बंदर भाड़ा दर, एमआरपीएल द्वारा सत्यापित किए जाने के बाद अलग से प्रस्तुत की जाएगी।

8.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार एनएमपीटी का प्रस्ताव एमआरपीएल को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा जाएगा।

8.2. एमआरपीएल द्वारा अपने दावे के समर्थन में दी गई टिप्पणियाँ संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) मार्गदर्शी प्रभार एक संयुक्त शुल्क है जो आगमनी और प्रस्थानी दोनों मार्गदर्शनों तथा एक अन्तरण के लिए लगाया जाता है। केवल इसलिए कि एक पोत विश्राम स्थल के लिए एक सक्रिय गोदी से दूसरी गोदी में अन्तरित होता है, दो गोदियों के बीच मार्गदर्शी प्रभार के बंटवारे का यह (उचित) कारण नहीं हो सकता। एनएमपीटी ने यह विधि इन संशोधित गणनाओं में केवल इसलिए अपनाई है क्योंकि जैटी सं. 10 के लिए बंदर भाड़ा दर की गणना करते समय, टीएएमपी के निर्देशों के अनुसार तेल गोदी में कार्यरत पोतों से वसूल किए गए मार्गदर्शी प्रभार, गोदी को प्रचालित करने में आने वाली लागत में जमा किए जाते हैं।
- (ii) मार्गदर्शी शुल्क का 50:50 के अनुपात में बंटवारा भी मनमाना है और तर्कहीन है।
- (iii) टीएएमपी ने अपने आदेश में तेल जैटी की परिसम्पत्तियों से संबंधित मूल्यह्रास और पत्तन से संबंधित अन्य साझा परिसम्पत्तियों से संबंधित मूल्यह्रास के बीच कोई भेद नहीं किया है और इसलिए उसने पुनः आग्रह किया है कि मूल्यह्रास की सम्पूर्ण राशि को, जैटी सं. 10 के लिए बंदरभाड़ा दर निर्धारित करते समय, ऋण वापसी के समक्ष समायोजित किया जाए।
- (iv) तीसरे मुद्दे के बारे में उसने उल्लेख किया है कि एमआरपीएल के साथ किए गए अलग एमओयू के अनुसार, एनएमपीटी ने, आनुपातिक अनुरक्षण लागत वसूलने के बाद, बंदर भाड़ा में 50% की छूट दे दी है। उसका दावा इस तथ्य पर आधारित है कि एनएमपीटी में सभी गोदियों में प्रहस्तित कार्गो के आधार पर तलकषण लागत वसूल की है। इसने तर्क दिया है कि वास्तविक जैटी की छूट की गणना करते हुए तलकषण लागत राशि का कुछ भाग एनएमपीटी द्वारा पहले ही ले लिया गया है, इसलिए इस तथ्य के बावजूद कि यह वसूली एक भिन्न एमओयू के अन्तर्गत की गई है, उसे इस राशि को कुल तलकषण लागत में से घटा देना चाहिए अथवा इसका अर्थ होगा कि एनएमपीटी वास्तव में किए गए व्यय से अधिक राशि ले रहा है।

9. एमआरपीएल से प्राप्त की गई टिप्पणियाँ, प्रतिपूरक सूचना के रूप में एनएमपीटी को भिजवाई गई थीं। प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं:-

(i) मार्गदर्शी प्रभारों का लेन-देन

किसी भी गोदी का प्रचालन पोत द्वारा उसमें लंगर डालने से आरम्भ होता है और जब वह पोत वहाँ से लंगर खोलता है तो गोदी का प्रचालन समाप्त होता है। इसलिए, किसी अन्य गोदी पर पोत को सेवा प्रदान करने के लिए प्राप्त की गई आय, टीएएमपी आदेश के प्राक्धानों में, एमआरपीएल परियोजना के अन्तर्गत राजस्व नहीं माना जा सकता क्योंकि अन्तरित किया गया पोत उस गोदी में प्रदत्त सुविधाएं प्राप्त करता है।

(ii) एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास प्रभार

- (क) एनएमपीटी की वर्तमान परिसम्पत्तियाँ वे हैं जो सरकारी निधि/आंतरिक स्रोतों या केन्द्र सरकार से लिए गए ऋण से बनाई गई हैं। इसने एमआरपीएल पर वर्तमान परिसम्पत्तियों के निर्माण के लिए सरकारी ऋण और देय ब्याज का बोझ नहीं डाला है, बल्कि गणना-पृष्ठ में साझा परिसम्पत्तियों के अवमूल्यन पर केवल विचार किया है।
- (ख) इस प्राधिकरण ने, केवल नकद लेन-देन की समस्याओं से निपटने के लिए ही, बंदर भाड़ा दर की गणना में विचार किए जाने के लिए ऋण की वापसी के बराबर अतिरिक्त राशि को अनुमत किया है।
- (ग) चूंकि मूल्यह्रास की राशि ऋण वापसी के लिए भी उपलब्ध है, प्रचालन व्यय के अन्तर्गत पहले ही गिनी गई मूल्यह्रास की राशि से अधिक ऋण वापसी की किश्त पर बंदरभाड़ा दर की गणना के समय विचार किया गया है।

(iii) छूट के कारण वर्चुअल जैटी से संबंधित तलकषण लागत में कमी

- (क) केवल इसलिए कि छूट की यंत्रणा में प्रतिटन तलकषण लागत की वसूली का भी विनिर्देश है, एमआरपीएल उस सीमा तक, इस सामान्य कारण से कि पत्तन ने वास्तव में तलकषण लागत की वसूली नहीं की है, कुल तलकषण लागत में से कमी का हकदार नहीं है।
- (ख) वर्चुअल जैटी की तलकषण लागत का भाग एनएमपीटी के आबंटन के अन्तर्गत लिया गया था और कार्गो अनुपात में कमी का लाभ एमआरपीएल द्वारा उठाया गया। वास्तव में, एनएमपीटी ने वास्तविक जैटी में बंदर भाड़ा से मिलने वाले राजस्व को, वास्तविक छूट की मात्रा तक छोड़ दिया है।

10.1. इस प्रकरण में, एक संयुक्त सनुवाई 8 सितम्बर 2004 को एनएमपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सनुवाई में निम्नलिखित प्रस्तुतियाँ की गई थीं:

**न्यू बैंगलोर पत्तन न्यास**

- (i) एमआरपीएल के पास लगभग 15 बकाया मुद्दे थे। हम ने टीएएमपी को भेजे गए 3 मुद्दों के सिवाय बाकी सभी मुद्दों को परस्पर निपटा लिया है।
- (ii) हम सम्मिश्र मार्गदर्शी शुल्क के बंटवारे के लिए, स्टीमर एजेन्टों के मामले में, 50:50 के आधार का अनुसरण करते हैं।

- (iii) व्यय को प्रस्थानी मार्गदर्शी के लिए बुक किया गया है या नहीं, इसकी पुष्टि करना मुश्किल है। क्योंकि, लागत आंकने के प्रयोजन से हम एमआरपीएल जैटी लागत केन्द्र को कुल लागत केवल बांट देते हैं।
- (iv) वर्चुअल जैटी का उपयोग केवल दो वर्ष 1999-2000 और 2000-01 किया गया था। एमआरपीएल द्वारा 20 करोड़ रुपये का निवेश किया गया था।
- (v) एक पृथक एमओयू के अनुसार आनुपातिक तलकषण लागत वसूली की जा सकती है।
- (vi) हम तलकषण लागत का आनुपातिक आबंटन एमआरपीएल लागत केन्द्र को अनुमत करते हैं। वे वर्चुअल जैटी के लिए क्रेडिट का दावा नहीं कर सकते।

#### मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड

- (i) विवादों को निपटाने के लिए पतन द्वारा किए गए प्रयासों की सहायता करते हैं।
- (ii) मार्गदर्शी शुल्क एक सम्मिश्र शुल्क है। पोतों की यह मनशा नहीं थी कि वे आकस्मिक विश्राम (कैजुअल बैकरिंग) के लिए एनएमपीटी जाएँ। सम्मिश्र सेवा में निःशुल्क अन्तरण को, हमारी गोदी से अन्यत्र अन्तरण का ख्याल रखना चाहिए।
- (iii) पोत एमआरपीएल कार्गो प्रहस्तन की वाणिज्यिक गतिविधि के लिए आया है। इसका लाभ (क्रेडिट) एमआरपीएल लागत केन्द्र को दिया जाना चाहिए।
- (iv) हमने वर्चुअल जैटी पर तलकषण लागत का भुगतान किया है। इसे हमारे लागत केन्द्र को आबंटित करने से पहले, कुल तलकषण लागत में से घटाया जाना चाहिए।

10.2. संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी ने पहले प्रस्तुत किए गए अपने बिन्दुओं पर जोर देते हुए लिखित प्रस्तुतियों की हैं। उनके अलावा, उसने अपने दावे के समर्थन में निम्नलिखित प्रस्तुतियों की हैं:

- (i) मार्गदर्शी प्रभार का लेन-देन:
  - (क) जब कोई पोत एक गोदी से दूसरी गोदी को या इसके व्युत्क्रम में अन्तरित किया जाता है और फिर वह बाहर निकल जाता है, तब मार्गदर्शी प्रभार दोनों गोदियों के बीच सैद्धांतिक रूप से बांटे जाने हैं क्योंकि मार्गदर्शी प्रभार एक सम्मिश्र प्रभार है जिसमें आगमनी और प्रस्थानी हलचलों, कर्व भाड़ा प्रभार, गोदियों पर लंगर डालना और लंगर उठाना एवं एक अन्तरण के प्रभार शामिल होते हैं। गोदी / फ्लोटिंग क्राफ्ट / मार्गदर्शी इत्यादि की प्रत्येक गतिविधि की लाभप्रदता सिद्ध करने के लिए यह अग्निभाजन (बंटवारा) आवश्यक है। प्रत्येक गतिविधि के लिए अलग-अलग प्रशुल्क के अभाव में सैद्धांतिक रूप से आय 50% 50% बांट ली जाती है।
  - (ख) जब दो एजेंट शामिल होते हैं या समुद्री यात्रा संपरिवर्तन होता है तो सभी मामलों में यह सादृश्यता समान रूप से अपनाई गई है। यहाँ तक कि जब कोई विदेशी पताका वाला पोत तटीय पोत में परिवर्तित किया जाता है तब पोतों के वर्गीकरण के आधार पर एक ही पोत के लिए दो भिन्न-भिन्न दरें लगाई जाती हैं। इस प्रकार यह निवेदन किया जाता है कि सम्मिश्र मार्गदर्शी शुल्क को समग्र अधिसूचित दरों के भीतर व्यावहारिक स्थितियों पर विभाजित किए जाने की आवश्यकता है।
  - (ग) संलग्न विवरणी के अनुसार वर्ष 1999-2000 में जैटी सं. 10 में प्रहस्तित 724 पोतों में से केवल 14 पोत या तो बंकरिंग के लिए या उपयोगकर्ता के अनुरोध पर या किसी अन्य कारण से अन्य गोदियों में अन्तरित हुए हैं।

#### (ii) एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास:

- (क) एमआरपीएल पर प्रभाजित वर्तमान परिसम्पत्तियों के निर्माण के लिए सरकारी ऋणों और उन पर ब्याज अवयव का दायित्व है। पूंजीगत तलकषण, नौपरिवहन संबंधी सहायक उपकरण, पोत-घाटों और पगडंडियों, विद्युत आपूर्ति इत्यादि जैसी साझा परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास इस लागत केन्द्र को प्रभाजित किया गया है। संयंत्र और मशीनों, सम्पदा और रेल पथ इत्यादि अनेक साझा परिसम्पत्तियों के विषय में मूल्यह्रास का दायित्व उसके नाम नहीं लगाया गया है।
- (ख) ऋण की वापसी से मूल्य ह्रास को घटाने के बारे में टीएएमपी का आदेश एमआरपीएल जैटी के लिए, लिए गए ऋण से निर्मित परिसम्पत्तियों पर प्रभारित मूल्यह्रास के संदर्भ से है। इस सीमा तक टीएएमपी का आदेश बहुत स्पष्ट है और इस विषय में कोई अस्पष्टता नहीं है।

#### (iii) वर्चुअल जैटी छूट के कारण तलकषण लागत में कमी।

- (क) वर्चुअल जैटी के विषय में एमओयू की धारा सं. 11 (प्रशुल्क) में निम्नलिखित प्रावधान करती है:
 

समझौता अवधि समाप्त हो जाने के बाद एमआरपीएल द्वारा समस्त सुविधाएं एनएमपीटी को निःशुल्क सौंपने की मद में प्रति मूल्य के रूप में यह व्यवस्था, वर्चुअल जैटी में पहले कार्गो के प्रहस्तन की तिथि से अधिकतम दो वर्ष की अवधि तक लागू रहेगी। वर्चुअल जैटी पर लंगर डालने वाले टैंकरों के लिए बंदर भाड़ा प्रभार का 75% और कार्गो की मात्रा के आधार पर आनुपातिक अनुरक्षण तलकषण वसूल करने के बाद पोत-घाटा भाड़ा प्रभार का 50% एनएमपीटी द्वारा एमआरपीएल को दिया जाएगा।
- (ख) इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एमओयू, पोतों के गोदी भाड़ा प्रभारों के 75% की छूट के अलावा पोत घाट भाड़ा में 50% की दर से छूट पर पहुँचने के लिए केवल एक यंत्रणा प्रदान करता है। इसे, अन्य एमओयू में, जो बिल्कुल भी सम्बद्ध नहीं है, तलकषण लागत की वसूली न समझ लिया जाए। इसके बजाय पतन ने, वर्चुअल छूट की सीमा तक पोत-घाट भाड़ा के रूप में अपना राजस्व छोड़ दिया है।

- (ग) यद्यपि एमआरपीएल द्वारा वर्चुअल जैटी का निर्माण कार्गो प्रहस्तन के लिए किया गया था, वर्चुअल जैटी पर प्रहस्तित (वर्षवार) कार्गो की कुल मात्रा एमआरपीएल द्वारा जैटी सं. 10 के लिए पोत घाट प्रभार की गणना के प्रयोजन से इस आधार पर शासित नहीं की गई कि दोनों एमओयू भिन्न हैं और परस्पर सम्बद्ध नहीं हैं। तथापि पत्तन ने उसी को (वर्चुअलजैटी में प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा को) जैटी सं. 10 में प्रहस्तित कार्गो और कुल प्रहस्तित कार्गो के बीच अनुपात प्राप्त करने के लिए कुल प्रहस्तित कार्गो में शामिल किया है। इसका अर्थ हुआ वर्चुअल जैटी में व्यय की गई तलकषण लागत का माग वास्तव में एनएमपीटी द्वारा वहन किया गया था और कार्गो अनुपात में कमी का लाभ एमआरपीएल द्वारा उठाया गया है।

10.3. संयुक्त सुनवाई में, उठाए गए एक प्रश्न के उत्तर में एमआरपीएल के वरिष्ठ अधिवक्ता ने स्पष्ट किया कि टीएएमपी के पूर्ववर्ती आदेशों में से उठने वाले मुद्दों पर एमआरपीएल और एनएमपीटी दोनों द्वारा माननीय कर्नाटक उच्च न्यायालय में दायर की गई परमादेश याचिकाओं के लम्बित होने से प्राधिकरण के समक्ष वर्तमान प्रक्रियाओं पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि माननीय न्यायालय ने, इस प्राधिकरण को अपने पूर्ववर्ती आदेशों को अपनाने से रोकने के लिए कोई आदेश पारित नहीं किया है। एनएमपीटी भी इस स्थिति से सहमत हो गई है।

10.4. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों, न्याय-निर्णयन के लिए भेजे गए तीनों मुद्दों का परस्पर समाधान निकालने के लिए एक बार पुनः परस्पर चर्चा करें और विचार-विमर्श की एक संयुक्त रिपोर्ट प्रस्तुत करें।

10.5. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी और एमआरपीएल ने सूचित किया है कि उन्होंने 8 अक्टूबर 2004 को संयुक्त रूप से विचार विमर्श किया था किन्तु किसी सौहार्दपूर्ण समाधान पर नहीं पहुंच सके।

11. इस प्रकरण पर कार्यवाई करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति उमरती है:

- (i) एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच एक सुनिश्चित एमओयू पर हस्ताक्षर हो जाने और करीब 6 वर्ष पहले इस प्राधिकरण द्वारा स्पष्ट मार्गदर्शी जारी कर दिए जाने के बावजूद भी यह मामला, पोत घाट भाड़ा की गणना के प्रयोजन से विभिन्न लागत मदों से व्यवहार से संबंधित मुद्दों पर दोनों पक्षों की भिन्न-भिन्न राय के कारण सुलझाया नहीं जा सकता है। कुछ मदें न्याय-निर्णयाधीन हैं। तथापि, पहली बार दोनों पक्ष, तीन मुद्दों को छोड़कर, परस्पर अनेक मुद्दों को सुलझा सके और उन्होंने लगभग परस्पर सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत किया। यह प्राधिकरण, इस लम्बे समय से लम्बित पड़े मामले एक सौहार्दपूर्ण समाधान पर पहुंचने के लिए उनके द्वारा किए गए प्रयासों के लिए उनकी सराहना करना चाहता है।
- (ii) एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों में माननीय कर्नाटक उच्च न्यायालय में, इस प्राधिकरण के पूर्ववर्ती आदेशों के द्वारा स्थापित सिद्धान्तों में से कुछ के खिलाफ परमादेश याचिकाएँ दायर की हुई हैं। एमआरपीएल ने उल्लेख किया है कि माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष न्याय निर्णयन के लिए लम्बित याचिकाओं से, इस प्राधिकरण के समक्ष वर्तमान प्रक्रियाओं पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। एनएमपीटी भी इस राय से सहमत हो गया है। यहाँ यह उल्लेख करना उचित है कि 1996-97 और उससे आगे के वर्षों के लिए दरें निर्धारित करने के लिए मामले के इस प्राधिकरण द्वारा हाथ में लेने से रोकने वाला न्यायालय का कोई भी आदेश हमारी जानकारी में नहीं लाया गया है। यह प्रस्ताव एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया है और इन कार्यवाहियों में माग लेने से एमआरपीएल को कोई संकोच/आपत्ति नहीं है। किसी भी हालत में, इस प्राधिकरण के सामने याचिका यह है कि वह माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष पक्षों के न्याय-निर्णयाधीन अधिकारों और दावों के प्रति किसी पूर्वाग्रह के बिना, इसके स्वयं के द्वारा पहले सुनिश्चित किए गए सिद्धान्तों के आधार पर इस प्रकरण में अपना निर्णय दे। अत्यधिक सावधानी द्वारा यही उचित होगा कि एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों, इस प्रकरण में इस प्राधिकरण के आदेश को, इस पर अमल करने से पहले, माननीय उच्च न्यायालय के संज्ञान में लाए।
- (iii) यह प्रकरण जैटी सं. 10 में वर्ष 1996-97 से 1999-2000 के वर्ष की अवधि में प्रहस्तित कार्गो के लिए पूर्व व्यापी प्रभाव से पोत घाट भाड़ा दर निर्धारित करने से संबंधित है। प्रासंगिक लागत और प्रचालनीय डाटा, एनएमपीटी के प्रासंगिक रिकार्ड में वास्तविक आंकड़ों में उपलब्ध हैं। एमआरपीएल ने ऐसे विवरणों का कथित रूप से सत्यापन कर दिया है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में दिए गए आंकड़ों पर भरोसा किया गया है। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा समाधान के लिए संदर्भित तीन बिंदुओं पर निर्णय देने और एनएमपीटी की प्रस्तावित गणना में प्रस्तुत किए गए, इन मुद्दों से संबंधित आंकड़ों में सुधार करने तक सीमित है।
- (iv) इस प्राधिकरण द्वारा विचार किए जाने के लिए भेजे गए तीन मुद्दे हैं:
  - (क) जैटी सं. 10 से / को अन्तर्गत पोतों पर लगाए गए मार्गदर्शी प्रभारों का लेन-देन।
  - (ख) ऋण की वापिस अदायगी के प्रयोजन से एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास की गणना।
  - (ग) वर्चुअल जैटी पर लगाई गई तलकषण लागत को क्रेडिट करना।

(v) उपर्युक्त iv (क) के विषय में स्थिति

यह मुद्दा अन्तिम दरों पर अपने प्रभाव की दृष्टि से, हो सकता है, बहुत महत्वपूर्ण न हो, क्योंकि संदर्भित अवधि में इस जैटी में प्रहस्तित कुल 724 पोतों में से केवल 14 पोत ही विवादित क्षेत्र में आते हैं। तथापि सैद्धांतिक रूप से, इस मुद्दे को भी निपटाया जाना है।

एनएमपीटी ने, इस प्राधिकरण के पूर्ववर्ती आदेशों में से एक प्रेक्षा (आवर्जेशन) को उद्धृत किया है जिसका कहना है कि नई जैटी की परियोजना के जरिए अर्जित समस्त राजस्व एस्क्रो एकाउन्ट में जमा किया जाना चाहिए और पोत घाट भाड़ा की गणना करते समय ऐसी आय को भी गिना जाना चाहिए। एनएमपीटी का तर्क है कि किसी विशेष गोदी से उत्पन्न आय केवल उस गोदी में पोत के प्रचालन तक ही सीमित होनी चाहिए और इसलिए, किसी अन्य गोदी में हुई कमाई जहाँ पोत को अन्तरित किया गया था, जैटी सं. 10 के खाते में नहीं जमा की जा सकती। एनएमपीटी का तर्क स्वीकार किए जाने योग्य है। इसी समय यह भी स्वीकार किया जाना है कि यहाँ शामिल प्रशुल्क मद मार्गदर्शी शुल्क है जो गोदी में किसी विशिष्ट सेवा के लिए नहीं लगाया जाता है। एमओयू के विशेष प्रावधानों की दृष्टि से, इस प्रकरण में, पोत भाड़ा दर की गणना में पोत संबंधी निब्ल आय भी सम्मिलित की जाती है। हालांकि कार्गो संबंधी प्रभार सुनिश्चित करते समय, सामान्यतया, इस प्रकार का व्यवहार नहीं किया जाता है।

जैसाकि एमआरपीएल ने उल्लेख किया है, मार्गदर्शी शुल्क एक सम्मिश्र दर है जिसमें उपयोगकर्ता के अनुरोध पर एक अन्तरण भी शामिल है। एमआरपीएल के लिए आए कार्गो के प्रहरतन के लिए जैटी सं. 10 का उपयोग करने के मुख्य ह्रादे से पोत पत्तन में आए हैं। बैकरिंग के लिए या एजेन्ट के अनुरोध पर अन्य गोदियों में चले जाने यदा-कदा प्रसंगवश होता है। जब कभी इस प्रकार का एजेन्सी परिवर्तन होता है तब ऐसे प्रत्येक एजेन्ट से मार्गदर्शी शुल्क का 50% वसूल करने का सादृश्य इस प्रकरण में प्रासंगिक / योग्य नहीं पाया गया है। यह केवल एक प्रक्रियात्मक नजरिया है जो सही-सही पक्ष से उसके दायित्वों की सीमा तक प्रभार वसूलने भर के प्रयोजन से अपनाया गया है।

यहाँ यह नोट करना समुचित होगा कि पत्तन और गोदी की सुविधाओं के नाम पर व्यय प्रहरित पोतों के जीआरटी के आधार पर जैटी सं. 10 के लागत केन्द्र को प्रभाजित कर दिया जाता है। ऐसा इसलिए क्योंकि तत्संबंधी आय भी जीआरटी के आधार पर ही लगाई जाती है। एनएमपीटी द्वारा विशिष्ट रूप से किए गए उल्लेख के विपरीत किसी भी बात के अभाव में यह समझा जाना है कि व्यय के ऐसे आबंटन के लिए विचारित जीआरटी में, जैटी में लंगर डालने वाले सभी पोतों का जीआरटी शामिल हैं। इसका अर्थ हुआ कि संदर्भित 14 पोतों के जीआरटी, पर जिन्होंने जैटी सं. 10 का उपयोग किया, भी इस लागत केन्द्र को व्यय के आबंटन के लिए विचार किया गया है। इसलिए यह तार्किक है कि इन पोतों की मार्गदर्शी आय को उसी लागत केन्द्र के अधीन मान्य किया जाए। यहाँ यह नोट करना महत्वपूर्ण होगा कि मार्गदर्शी शुल्क की तरह पत्तन-देयता एक अन्य प्रमुख प्रशुल्क मद है जो किसी विशिष्ट गोदी पर सेवाओं से प्रासंगिक नहीं है। संदर्भित 14 पोतों के मामले में यह समझा जाता है कि एनएमपीटी ने प्रासंगिक पत्तन देयता आय इस लागत केन्द्र को आबंटित कर दी क्योंकि इस विषय में कोई विवाद नहीं उठाया गया है। मार्गदर्शी शुल्क के मामले में भी, समुचित रूप से ऐसा ही दृष्टिकोण अपनाया जाना है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस विषय में एनएमपीटी का दावा स्वीकार नहीं किया जा सकता। इसलिए, जैटी सं. 10 से / को अन्तरित पोतों पर प्रभारित मार्गदर्शी शुल्क का पूरा-पूरा क्रेडिट अनुमत करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना में संशोधन किया जाता है।

(vi) उपर्युक्त iv (ख) के विषय में स्थिति

यह प्राधिकरण पहले ही निर्णय कर चुका है कि जैटी सं. 10 से संबंधित परियोजना के लिए प्राप्त किए गए ऋण की, वास्तविक मूल्यहास से अधिक वापिस अदायगी प्रचालन व्यय के अन्तर्गत गिना जाना है। इस लागत केन्द्र को प्रभारित मूल्यहास के दो अलग-अलग अवयव हैं - (i) परियोजना के अन्तर्गत निर्मित परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास और (ii) एनएमपीटी की अन्य परिसम्पत्तियों पर, जो इस लागत केन्द्र को आबंटित की गई है, मूल्यहास।

एमआरपीएल की मांग है कि इस लागत केन्द्र के अन्तर्गत प्रभारित ऋण राशि के बकाया अदायगी की गणना करते समय ये दोनों अवयव भी उसमें गिने जाने चाहिए।

यह तो मानना ही होगा कि यह मुद्दा प्रमुख रूप से इस प्राधिकरण के तत्संबंधी आदेश में अपर्याप्त अभिव्यक्ति के कारण उभरा है। यद्यपि आदेश में दिया गया सूत्र मूल्यहास के विभिन्न अवयवों को गिनने के बारे में स्पष्ट रूप से कुछ नहीं कहता है, मुद्दा निवेश पर आमद अनुमत करने से जुड़ा हुआ है जिसका इस प्राधिकरण के दिनांक 19 जुलाई 2000 के आदेश में विस्तार से विश्लेषण किया गया है। उस कार्रवाई में विचारित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने जैटी सं. 10 के लिए निर्मित परिसम्पत्ति पर 6% आमद की मांग की थी और इस लागत केन्द्र को आबंटन योग्य पत्तन की साझा परिसम्पत्तियों पर 18% की आमद की मांग की थी। इस प्राधिकरण ने पत्तन की साझा परिसम्पत्तियों पर तो आमद (18%) अनुमत कर दी किन्तु जैटी सं. 10 परियोजना के लिए निर्मित परिसम्पत्तियों पर आमद को केवल 3% तक ही सीमित रखा। किन्तु इसने इसके अलावा ऋण के वास्तविक वापिस अदायगी को अनुमत किया। अनुमत किया गया 3% अंशदान पुनर्नवीकरण निधि के लिए था। शेष 3%, जो सामान्यतया महापत्तन न्यासों के लिए विकास और ऋण वापसी की अदायगी की मद में अनुमत किया जाता है, ऋण की वास्तविक वापिस-अदायगी को अनुमति प्रदान करने के कारण अनुमत नहीं किया गया था। तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया कि मूल्यहास से अधिक ऋण की वास्तविक अदायगी पर केवल तब ही विचार किया जाना चाहिए जब मूल्यहास की मद में प्रभारित व्यय भी ऋण की वापिस अदायगी के लिए उपलब्ध हो। ऊपर वर्णित पूर्ववर्ती निर्णय की ओर ले जाने वाली स्थिति से यह स्पष्ट होता है कि इस प्राधिकरण का प्रासंगिक निर्णय जैटी सं. 10 परियोजना के अन्तर्गत निर्मित परिसम्पत्तियों तक ही सीमित था, न कि एनएमपीटी की साझा परिसम्पत्तियों तक। इसलिए, यह स्पष्ट है कि ऋण की वास्तविक वापिस अदायगी में किया जाने वाला समायोजन केवल जैटी सं. 10 परियोजना की परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास तक है।

जैसाकि एनएमपीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है कि प्रासंगिक ऋण जैटी सं. 10 परियोजना के अन्तर्गत परिसम्पत्तियों के निर्माण के लिए ही प्राप्त किया गया था, न कि एनएमपीटी की अन्य साझा परिसम्पत्तियों के लिए। इसलिए प्रासंगिक ऋण की वापिस अदायगी



को केवल इन परियोजना के अन्तर्गत निर्मित परिसम्पत्तियों के मूल्यहास के समक्ष समायोजित किया जाना है जिनको ऐसे ऋण से धन मिला था ।

इस प्राधिकरण ने साझा व्यय आबंटित करने और इस लागत केन्द्र को साझा परिसम्पत्तियों पर आमद आबंटित करने का सिद्धांत का पहले ही अनुमोदन किया है । आबंटित साझा परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास, ऊपरिव्यय की प्रकृति में होते हुए, इस लागत केन्द्र को प्रभारित किए जा सकते हैं किन्तु इसे जैटी सं. 10 परियोजना के अन्तर्गत सुविधाओं के निर्माण के लिए लिए गए ऋण की वापिस अदायगी के समक्ष समायोजित करने की आवश्यकता नहीं है । चूंकि एनएमपीटी ने इस सिद्धांत का अनुसरण किया है, इस विषय में, इसकी गणना में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं है ।

(vii) iv (ग) के विषय में स्थिति

आरम्भ में यह स्पष्टता समझा जाना है कि वर्चुअल जैटी में प्रचालन एक अलग एमओयू द्वारा शासित होता था और यह सुविधा जैटी सं. 10 परियोजना के अन्तर्गत निर्मित नहीं की गई थी । विचारधीन मुद्दा जैटी सं. 10 पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पोत घाट प्रभार निर्धारित करने के लिए है । जैटी सं. 10 पर प्रहस्तित कार्गो एक अलग एमओयू से नियंत्रित होता है, न कि एनएमपीटी पर प्रहस्तित एमआरपीएल के समस्त कार्गो के लिए पोत घाट भाड़ा दर द्वारा ।

जैसाकि एनएमपीटी ने उल्लेख किया है, अनुरक्षण तलकषण लागत कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर तेल जैटी, लौह अयस्क गोदी और अन्य सामान्य गोदियों के बीच अनुमानित की जाती है । समर्पित गोदियों को आबंटित लागत विभिन्न उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रासंगिक सुविधा पर प्रहस्तित उनके कार्गो के लिए पोत घाट भाड़ा निर्धारित करने हेतु विशेष व्यवस्था के माध्यम से वहन की जाती है । अन्य सामान्य गोदियों को आबंटन-योग्य लागत एनएमपीटी लेखा के अन्तर्गत ली जाती है और सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण के समय लागत भद्र समझी जाती हैं । यह सब हो सकता है कि वर्चुअल जैटी पर प्रहस्तित कार्गो एमआरपीएल से संबंधित हो । जैसाकि पत्तन द्वारा प्रमाणित किया गया है, तलकषण लागत के अनुमानन के प्रयोजन से, कार्गो की इस मात्रा को सामान्य श्रेणी में माना गया है । इसका अर्थ हुआ कि एमआरपीएल से वर्चुअल जैटी पर वसूली गई तलकषण लागत एनएमपीटी सामान्य श्रेणी को आबंटित लागत का हिस्सा है, न कि जैटी सं. 10 को आबंटित लागत । कार्गो की मात्रा के आधार पर जैटी सं. 10 को आबंटित अनुरक्षण तलकषण लागत पर, इसलिए, इस सुविधा पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पोत घाट भाड़ा दर निर्धारण के लिए पूरी मात्रा में विचार किया जाना चाहिए । चूंकि एनएमपीटी का प्रस्ताव उपरोक्त के अनुरूप है, इस विषय में इसकी गणना में कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं है ।

(viii) उपर्युक्त चर्चा के आधार पर, और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों पर भरोसा करते हुए 1996-2000 तक की अवधि के लिए पोत घाट दर की गणना में सुधार कर दिया गया है । परिशिष्ट -I पर गणना का विवरण संलग्न किया गया है ।

(ix) वर्ष 2000-01 और उसके बाद के लिए अन्तिम पोत घाट भाड़ा दर का निर्धारण अभी लम्बित है । इन तथ्यों की दृष्टि से कि एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच अधिकतर मुद्दे पहले ही सुलझा लिए गए हैं और इस प्राधिकरण को सौंपे गए तीन मुद्दों पर भी अब निर्णय ले लिया गया है, दोनों पक्षों को एक साथ बैठने, वर्ष 2000-01 से 2003-04 तक के वर्षों के लिए पोत घाट भाड़ा दर को अंतिम रूप देने और इस प्राधिकरण द्वारा विचार के लिए एक प्रस्ताव जनवरी 2005 के अंत तक प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है ।

12.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, जैटी सं. 10 में प्रहस्तित कार्गो पर एनएमपीटी द्वारा लगाए जाने वाले पोत घाट प्रभारों की निम्नलिखित दरों को स्वीकृति प्रदान करता है:

वर्ष	दर (रु. प्रति टन)
1996-1997	87.59
1997-1998	78.01
1998-1999	84.46
1999-2000	79.27

12.2. जैसा पहले उल्लेख किया गया है, ये दरें एनएमपीटी और एमआरपीएल द्वारा इस प्रकरण में यह आदेश माननीय कर्नाटक उच्च न्यायालय की जानकारी में लाने के बाद ही लागू की जाएँ ।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन /III/IV/143/04-असाधारण ]



संलग्नक-1

वर्ष 1996-97 से 1999-2000 तक के वर्षों के लिए जेटी सं. -10 के पोत घाट भाड़ा की दर

(राशि रु. में)

क्र.सं.	विवरण	1996-97	1997-98	1998-1999	1999-2000
1	व्यय				
2	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	20,992,283	22,869,165	31,288,754	32,049,780
3	पत्तन और गोदी सुविधाएँ	91,699,934	141,086,083	179,147,294	194,401,708
4	प्रबंधन एवं सामान्य व्यय	18,410,324	24,803,131	27,085,336	36,825,801
5	वित्त एवं विविध व्यय	233,610,910	293,747,068	254,716,580	229,521,287
6	कुल व्यय	364,713,451	482,505,448	492,237,964	492,798,577
7	घटाइए: समायोजित किए जाने वाला मूल्य ह्रास	-	-	60,340,215	46,339,492
8	समायोजित मूल्य ह्रास घटाने के बाद कुल व्यय	364,713,451	482,505,448	431,897,749	446,459,085
9	आय				
10	गोदी भाड़ा	13,642,961	17,618,299	18,830,258	20,924,500
11	पत्तन देयताएँ	14,456,769	22,769,023	28,603,331	26,360,754
12	मार्गदर्शी शुल्क	40,047,857	61,377,009	75,191,640	69,014,578
13	एस्करो एका पर ब्याज	2,793,014	19,498,896	43,782,187	30,471,462
14	कुल आय	70,940,601	121,264,228	166,407,415	146,771,294
15	निम्बल व्यय	293,772,850	361,241,220	265,490,334	299,687,791
16	जोड़िए: परिसम्पत्तियों पर आमद	(*)	(*)		
17	एमआरपीएल परिसम्पत्तियों (@ 3%) + ऋण की वापिस अदायगी	55,073,213	57,773,599	190,435,334	236,598,507
18	एनएमपीटी परिसम्पत्तियों (@ 18%)	18,194,340	19,810,295	20,178,650	28,936,322
19	निम्बल व्यय + परिस. पर आमद	367,040,403	438,825,114	476,104,319	565,222,620
20	प्रहस्तित यातायात (टनों में)	4,190,675.53	5,625,558.19	5,636,724.57	7,130,302.51
21	पोत घाट भाड़ा दर प्रति टन (रुपयों में)	87.59	78.01	84.46	79.27

(\*) वर्ष 1996-97 और 1997-98 के वर्षों में ऋण की वापिस अदायगी कोई नहीं

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd December, 2004

**No. TAMP/31/2004-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of final rates of wharfage on cargo handled at its Jetty No. 10 for the years from 1996-97 to 1999-2000 as in the Order appended hereto.

3786 GI/04-3

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/31/2004-NMPT**

**The New Mangalore Port Trust (NMPT)** -----

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 18<sup>th</sup> day of November 2004)

This case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of final rates of wharfage on cargo handled at Jetty No.10 for the years from 1996-97 to 1999-2000.

2. The NMPT and Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) had signed a Memorandum of Understanding (MOU) on 20 January 1995 for construction of a dedicated jetty to handle MRPL cargo. This MOU contains a specific provision regarding computation of wharfage rate, based on the actual operation and maintenance cost, sharing of administrative and general overheads, depreciation, interest on land and some percentage of capital employed to be fixed by the Government. The wharfage charge is subject to yearly review and consequent adjustment depending on tonnage involved. The NMPT and the MRPL both had disagreement on various issues relevant for computation of wharfage rate for Jetty No. 10, and hence fixation of final wharfage rate is still pending from the year 1996-97 onwards.

3. This Authority through its Orders dated 27 October 1998 and 19 July 2000 has set the principles to be followed for fixation of wharfage rate for Jetty No.10. Subsequently, in the Order passed on 9 August 2001 relating to general revision of tariff at NMPT, it was clarified that the instalment of loan repayment must be considered in computation of wharfage rate only to the extent it is in excess of the depreciation reckoned in the calculation.

4.1. Aggrieved at this Authority's Order, the MRPL has filed a Writ Petition No. 38445/2000 in the High Court of Karnataka challenging some of the guidelines issued by this Authority for calculation of wharfage particularly with reference to the return on capital employed allowed in the calculation.

4.2. The Hon'ble High Court of Karnataka has passed an interim Order on 18 April 2001 directing the Petitioner to pay Rs. 60/- PMT of wharfage charge for cargo handled at Jetty No.10 until further orders; and allowed the first Respondent (NMPT) liberty to fix the wharfage charges in accordance with the MOU for the subsequent period.

4.3. Subsequently, the Hon'ble High Court vide its Order dated 10 April 2002 has referred to another Order of this Authority whereby adhoc rate of Rs.71/- PMT for the year 2001-02 was fixed based on mutual consent of both the parties. The Hon'ble Court directed the MRPL to file an application within four weeks time and also ordered this Authority to pass an order clarifying this position. The NMPT filed a Writ Appeal to set aside the Court's Order dated 10 April 2002. This was heard by the Division Bench which vide its order dated 30 April 2002 set aside the Order of the single judge bench since the amount of Rs.71/- PMT was fixed by mutual consent of the parties.

5.1. On its part, the NMPT had filed three petitions before this Authority for review of the Orders on three specific issues i.e. credit back of vessel related income, credit back of escrow account interest and credit back of depreciation for repayment of loan. This Authority has passed Orders on 21 March 2002 rejecting these review petitions.

5.2. The NMPT has stated to have filed Writ Petition bearing Nos.28684 – 28686 of 2002 in the Hon'ble High Court of Karnataka *inter alia* seeking directions to allow the review Petitions. We have not received any further intimation so far about these cases either from the NMPT or from the High Court.

6. The NMPT had earlier submitted a proposal for fixation of wharfage rate for jetty No.10 for the years 1996-97 to 1999-2000. At the joint hearing set up in this case, both the NMPT and the MRPL agreed to file a revised proposal by jointly re-working the rates including final wharfage rate for 2000-01 and 2001-02. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/13/2003-NMPT dated 13 October 2003 had closed the relevant tariff case and advised the NMPT to submit a revised agreed proposal by November 2003.

7. In this backdrop, the NMPT has filed the instant proposal for fixation of wharfage rate for Jetty No.10 for the years 1996-97 to 1999-2000 without prejudice to the writ petitions pending before the High Court. The NMPT has made the following main points in its proposal:

- (i). Pursuant to the TAMP Orders, deliberations were held with the representatives of the MRPL on several occasions during November 2003 to June 2004.
- (ii). Most of the issues / disputes in the computation of wharfage rate has been settled as confirmed by the MRPL also except for three issues on which no settlement is reached between them.
- (iii). The following three issues are referred to the TAMP for resolution with respective stand points taken by both the parties as tabulated herein under:

Sr. No.	Issues under dispute	MRPL's claim	NMPT's stand point
1.	Treatment of pilotage charges.	In case a vessel berthed at jetty No.10 shifts to any other berth / berths, pilotage charge collected is at 50% between the two berths. This is not correct. In case of crude vessels even if vessel is shifted for any reasons, full pilotage should be accounted against MRPL.	When a vessel is shifted from jetty No.10 to another berth or vice versa and sails out from there, then 50% of pilotage charges and actual berth hire is shared between the berths. This is uniformly adopted in all the cases in the same analogy when two agents are involved or voyage conversion takes place.
2.	Depreciation charged on common assets of the NMPT.	The TAMP Order stipulates that the loan repayment is to be considered in the computation of wharfage rate to the extent it is in excess of depreciation. The NMPT, however, while giving credit to depreciation, has not considered the total amount of depreciation. Depreciation relating to the common assets are not credited by the NMPT against the repayment of loan instalment.	Depreciation is to be set off against loan repayment as per TAMP order and the depreciation referred here is to that portion of assets which is created for MRPL out of borrowed funds. The MRPL shall, however, have no claim over depreciation considered on NMPT's common assets as MRPL does not share the payment of interest or repayment of loan due to the Central Govt.
3.	Reduction in dredging cost on account of remission of wharfage charge with reference of the virtual jetty.	As per MOU of virtual jetty, the NMPT had given remission of 50% of wharfage charge after recovering pro-rata maintenance dredging cost on the basis of quantity of cargo. The extent of this maintenance dredging needs to be reduced from the dredging cost while allocating the same to jetty No.10 for computation of wharfage rate.	Two MOUs are distinct and do not relate to each other. The dredging cost is apportioned to MRPL, NMPT and KIOCL based on the ratio of cargo handled. There is no actual recovery of dredging cost in the remission on account of the formula adopted. Since the cargo handled at virtual jetty is taken in the total cargo handled by the port for arriving at cargo ratio, the NMPT has assumed more burden of dredging cost including the portion of dredging cost of virtual jetty. The MRPL automatically gets lesser burden by the formula adopted.

- (iv). Subject to the above points, the wharfage rates proposed by the NMPT for jetty No.10 for the years 1996-97 to 1999-2000 are as follows:

Year	Proposed wharfage rate (in Rs. per tonne)
1996-1997	87.73
1997-1998	78.01
1998-1999	84.53
1999-2000	79.30

- (v). It has stated that the wharfage rate for the years 2000-01 and 2001-02 will be submitted separately once the same is verified by the MRPL.

8.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the NMPT proposal was forwarded to the MRPL for their comments.

8.2. The MRPL has furnished its comments in support of its claim as summarised below:

- (i). The Pilotage charge is a composite fee levied for both inward and outward pilotage and one shifting. Merely because a ship moves from a working berth to take bunkers at another berth cannot be a reason for apportioning the pilotage charge equally among the two berths. The NMPT has adopted this methodology in these revised calculation only because, as per the directions of the TAMP while calculating wharfage rate for Jetty No.10, pilotage charges realised from ships operating in the oil berth is to be credited to the cost of operating the berth.
- (ii). The ratio of apportionment of pilotage fee at 50:50 is also arbitrary and is devoid of any logic.
- (iii). The TAMP in its Order has not made any distinction between depreciation pertaining to the assets of oil jetty and other common assets belonging to the port and hence it has reiterated that the entire depreciation amount must be set off against loan repayment while arriving at wharfage rate for jetty No.10.
- (iv). As regards the third issue, it has pointed out that the NMPT as per the separate MOU entered with the MRPL has remitted 50% of wharfage after recovering pro-rata maintenance dredging cost. Its claim is based on the fact that the NMPT has charged dredging cost based on the cargo handled at oil berths. It has argued that while working out the remission of virtual jetty, some portion of dredging cost amount is already collected by the NMPT, and hence the same must to be reduced from the total dredging cost irrespective of the fact that this recovery has been done under a different MOU or else it will amount to NMPT collecting more dredging cost than it has actually incurred.

9. The comments received from the MRPL were forwarded to the NMPT as feedback information. In response, the NMPT has furnished the following clarifications:

- (i). Treatment of Pilotage charges.

The operation of any berth starts when a vessel is moored to it and ends when the vessel is unmoored from it. Hence, the income realised for servicing a vessel at other berth cannot be treated as revenue under the MRPL project in terms of TAMP Order as the shifted vessel avails the facilities provided in that berth.

- (ii). Depreciation charges on NMPT's common assets.

- (a). The existing assets of the NMPT are those created by Govt. funds / internal resources or loans raised from the Central Government. It has not loaded

the MRPL with Govt. loans and interest payable for creation of existing assets but, only considered depreciation on common assets in the calculation sheet.

- (b). This Authority has allowed the additional amount equivalent to repayment of loan to be considered in the calculation of wharfage rate only to take care of the cash flow problems.
- (c). Since the amount of depreciation is also available for repayment of loan, instalment of repayment of loan to the extent it is in excess of the amount of depreciation already accounted under the operating expenditure is considered while calculating the wharfage rate.
- (iii). Reduction in dredging cost on account of remission pertaining to virtual jetty:
  - (a). Merely because the remission mechanism specifies recovery of per ton dredging cost, the MRPL is not entitled to claim reduction in the total dredging cost to that extent for the simple reason that the port has not actually recovered the dredging cost.
  - (b). The share of dredging cost of virtual jetty was taken under NMPT's allocation and the benefit in reduction in cargo ratio was reaped by MRPL. In fact, NMPT has forgone its revenue from wharfage at Virtual Jetty to the extent of actual remission.

10.1. A joint hearing in this case was held on 8 September 2004 at the NMPT premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

**The New Mangalore Port Trust**

- (i). There were about 15 outstanding issues with MRPL. We could mutually settle all except the 3 issues referred to TAMP.
- (ii). We follow 50:50 basis in case of change of Steamer Agents to apportion the composite pilotage fee.
- (iii). Confirming whether expenditure is booked for outward pilotage or not is difficult. Because, for costing purposes we only apportion total cost to MRPL jetty cost centre.
- (iv). Virtual jetty was used for two years 1999-2000 and 2000-01. Investment of Rs.20 crores was made by MRPL.
- (v). There was a separate MOU which says pro-rata dredging cost can be recovered.
- (vi). We allow pro-rata allocation of dredging cost to MRPL cost centre. They cannot claim credit for Virtual Jetty.

**Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited**

- (i). We compliment the port for their efforts in sorting out the disputes.
- (ii). Pilotage is a composite fee. It was not the intention of the vessels to call at NMPT for casual bunkering. The free shifting in the composite service should take care of the movement from our berth to elsewhere.
- (iii). The vessel has come for a commercial activity of handling MRPL cargo. The credit should be given to MRPL cost centre.
- (iv). We have paid dredging cost at Virtual Jetty. This should be deducted from the total dredging cost before allocating to our cost centre.

10.2. At the joint hearing, the NMPT has made written submissions reiterating the points made by it earlier. In addition to that, it has submitted the following in support of its claim:

(i). Treatment of Pilotage charges:

- (a). When a vessel is shifted from one berth to another berth or vice versa and sails out, then Pilotage charges are to be notionally shared by both the berths because Pilotage charge is a composite one which includes charges for inward & outward movement, tug hire charges, mooring & unmooring at berths and one shifting. This apportionment is necessary to arrive at the profitability of each activity of the berth/Floating craft/pilot etc. In the absence of individual tariff for each activity, notionally the income is shared at 50%.
- (b). This analogy has been uniformly adopted in all the cases when two agents are involved or voyage conversion takes place. Even when a foreign flag vessel is converted into coastal vessel two difference rates are charged for the same vessel based on the classification of the vessels. Hence, it is submitted that composite pilotage is also required to be split on the practical situations within the overall notified rates.
- (c). As per the statement attached, out of 724 vessels handled at Jetty No.10 during 1996-2000, only 14 vessels have shifted to other berths either for bunkering or at the request of the user or for any other reasons.

(ii). Depreciation charges on NMPT's common assets:

- (a). The MRPL is charged with Govt. loans and interest component for creation of the existing assets apportioned. Depreciation on common assets like capital dredging, navigational aids, wharves & pavements, electrical supply, etc., is apportioned to this cost centre. The depreciation in respect of many common assets like plant & machinery, estate and railways, etc., has not been charged to the MRPL.
- (b). The TAMP Order about reducing depreciation from loan repayment is with reference to the depreciation charged on the assets created out of the loan taken for the MRPL Jetty. The TAMP order is very clear to this extent and there is no ambiguity in this regard.

(iii). Reduction in dredging cost on account of virtual jetty remission.

- (a). The clause No.11 (Tariffs) MOU in respect of Virtual Jetty provides as follows:

“75% of the Berth hire charges recovered for berthing the tankers at the Virtual Jetty and 50% of wharfage charges after recovering pro-rata maintenance dredging cost on the basis of quantity of cargo will be remitted to MRPL by NMPT as the consideration towards handing over the entire facility to NMPT by MRPL after agreement period free of cost..... This arrangement shall remain in force for a maximum period of two years from the date of first handling of cargo at the Virtual Jetty.”
- (b). It is thus clear that, the MOU merely provides for a mechanism to arrive at remission of wharfage @ 50% in addition to remission of 75% of berth hire charges of vessels. It should not be construed as recovery of Dredging cost in other MOUs which are not at all connected. The port has instead forgone the revenue in form of wharfage to the extent of actual remission.

- (c). Though the Virtual Jetty was constructed by the MRPL to handle its cargo, the total volume of cargo (year-wise) handled at Virtual Jetty was not included for the purpose of calculation of wharfage charges for Jetty No.10 by the MRPL on the grounds that the two MOU's are distinct and do not relate to each other. The port has, however, included the same in the total cargo handled for arriving at the ratio of cargo handled at Jetty No.10 as against the total cargo handled. This means, the share of dredging cost incurred at the virtual jetty was actually borne by NMPT and the benefit of reduction in cargo ratio has been reaped by the MRPL.

10.3. At the joint hearing, to a specific query raised, the Senior Counsel of MRPL has clarified that pendency of Writ petitions filed by both the MRPL and NMPT on different issues arising out of the earlier Orders of TAMP before the Hon'ble High Court of Karnataka will not affect the current proceedings before the Authority since the Hon'ble Court has not passed any Order restraining the Authority from adopting its earlier orders. The NMPT has also agreed with this position.

10.4. It was decided at the joint hearing that both the NMPT and the MRPL would once again discuss among themselves to mutually resolve the three issues referred for adjudication and file a joint report of the discussion.

10.5. In response, the NMPT and the MRPL have informed that they had a joint discussion on 8 October 2004 but, could not arrive at any amicable settlement.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Despite a definite MOU signed between the NMPT and MRPL and clear guidelines issued by this Authority nearly 6 years ago, this case could not be finalised so far in view of the divergent views held by the parties on issues relating to treatment of various cost items for the purpose of computing wharfage. Some of the issues are also subject of litigation. Nevertheless, for the first time both the parties could resolve many of the issues, barring three, among themselves and presented a near-mutually agreed proposal. This Authority likes to compliment both NMPT and MRPL for their efforts to reach an amicable settlement to this long pending matter.
- (ii). Both the NMPT and MRPL have filed Writ Petitions before the Hon'ble High Court of Karnataka against some of the principles set by the earlier Orders of this Authority. The MRPL has pointed out that the litigations pending before the Hon'ble High Court will not hit the current proceedings before this Authority. The NMPT has also agreed with this opinion. It is relevant here to mention that no order of the Court restraining this Authority to take up the matter for fixing rates from 1996-97 onwards has been brought to our notice. It is a proposal filed by NMPT and the MRPL has no reservation in participating in these proceedings. In any case, the prayer before this Authority is to decide the case based on the principles set by it earlier, without prejudice to the rights and contentions of the parties in the litigations before the Hon'ble High Court. By way of abundant caution, it will be appropriate if both NMPT and MRPL bring the Order of this Authority in this case to the notice of the Hon'ble High Court before implementing it.
- (iii). This case relates to fixing wharfage rate for cargo handled at Jetty No.10 retrospectively for the years from 1996-97 to 1999-2000. The relevant cost and operational data are available at actuals in the relevant records of NMPT. The MRPL has reportedly verified such details. That being so, the figures furnished by NMPT in its proposal are relied upon. The issue before this Authority is limited to decide the three points referred for settlement and modify the figures furnished in the proposed calculation of NMPT relating to these issues, depending on the decisions thereon.
- (iv). The three points referred for consideration of this Authority are –



- (a). Treatment of pilotage charges on vessels shifting from/to Jetty No.10,
  - (b). Counting of Depreciation on NMPT's common assets for the purpose of repayment of loan,
  - (c). Credit of dredging cost levied at Virtual Jetty.
- (v). Position with respect to iv (a) above:

The issue may not be very significant from the point of view of its impact on the final rates as only 14 vessels fall under this area of dispute against a total of 724 vessels handled at this Jetty during the relevant period. Nevertheless, the issue is to be settled as a matter of principle.

The NMPT has quoted an observation of this Authority in its earlier Orders which holds that all revenue earned through the project of the New Jetty should be credited to the escrow account and such income shall be taken into account for computation of wharfage. The argument of NMPT is that income generated out of a particular berth should be limited to the operation of a vessel in that berth only and, therefore, income realised at other berth where the vessel shifted cannot be credited to Jetty No. 10. The argument of NMPT deserves to be admitted. At the same time, it is to be recognised that the tariff item involved here is pilotage fee which is levied not for any specific services provided at the berth. In view of the special provisions in the MOU, net vessel related income is also included in calculation of wharfage rate in this case, even though such a treatment is not given generally while determining cargo-related charges.

As pointed out by MRPL, pilotage fee is a composite rate inclusive of one shifting at the request of users. Vessels have called at the port with the primary intention of using the Jetty No.10 to handle cargo meant for MRPL. Shifting to other berths for bunkering or agent's request is incidental. The analogy of charging 50% of pilotage fee from each of the Agents when such agency change takes place is not found to be relevant in this case. This is a procedural approach adopted only for the purpose of charging the correct party to the extent of responsibility owned by them.

It is relevant here to note that expenditure on account of port and dock facilities is apportioned to the cost center of Jetty No.10 based on GRT of vessels handled. This is because corresponding income is also levied on GRT basis. In the absence of anything to the contrary specifically pointed out by the NMPT, it is to be presumed that the GRT considered for such allocation of expenditure includes GRT of all vessels berthed at the Jetty. This means, the GRT of the 14 vessels in reference which used Jetty No.10 are also considered for allocation of expenditure to this cost center. It is, therefore, logical that the relevant pilotage income of these vessels are recognised under the same cost center. It may be significant to note that port due is another major tariff item like pilotage which is not relevant to the services at any specific berth. In the case of the 14 vessels in reference, it is presumed that the NMPT allocated the relevant port dues income to this cost center, since no dispute in this regard is raised. A similar approach is to be reasonably adopted in case of pilotage also.

In view of the position explained above, the contention of NMPT in this regard cannot be accepted. Therefore, the calculation furnished by it is amended to allow credit of full pilotage fee levied on vessels shifted from/to Jetty No.10.

- (vi). Position with respect to iv (b) above:

This Authority has already decided that excess of repayment of loan availed for the project relating to Jetty No.10 over the actual depreciation is to be accounted under the operating expenditure. The depreciation charged to this cost center has two distinct components— (i). Depreciation on assets created under the Project and (ii).

Depreciation on other assets of NMPT allocated to this cost center. The demand of MRPL is that both the components should be reckoned for arriving at the balance repayment of loan amount to be charged under this cost center.

It is to be admitted that this issue has arisen primarily because of inadequacy of expression in the concerned Order of this Authority. Even though the formulation in the Order does not categorically mention about reckoning different components of depreciation, the issue is linked to allowing return on investment which has been analysed in detail in the Order of this Authority dated 19 July 2000. In the proposal considered in that proceedings, the NMPT sought 6% return on assets created for jetty No.10 and 18% return on port's common assets allocable to this cost center. This Authority allowed return on port's common assets but restricted return on assets created for Jetty No.10 project to 3% only but in addition, decided to allow actual repayment of loan. The 3% contribution allowed was towards Renewal Fund. The other 3% generally allowed for major port trust towards development and repayment of loan fund was disallowed in favour of allowing actual repayment of loan. Subsequently, this Authority decided that actual repayment of loan in excess of depreciation should only be considered since the expenditure charged towards depreciation is also available for repayment of loan. From the position leading to the earlier decision explained above, it becomes clear that the relevant decision of this Authority is confined only to the assets created under Jetty No.10 project and not to the common assets of NMPT. It is, therefore, clear that the adjustment to be made in the actual repayment of loan is only the depreciation on the assets of Jetty No.10 project.

As correctly pointed out by NMPT, the relevant loan was availed to create assets under Jetty No.10 project and not the other common assets of NMPT. The repayment of the relevant loan is, therefore, to be adjusted only against the depreciation of assets created under the project which was funded by such loan.

This Authority has already held the principle of allocating common expenditure and return on common assets to this cost center. Depreciation on allocated common assets being in the nature of overhead allocation, can be charged to this cost center but, need not be adjusted against actual repayment of loans availed to create facilities under Jetty No.10 project. Since NMPT has followed this principle, no modification of its calculation in this regard is necessary.

(vii). Position with respect to iv (c):

At the outset, it is to be clearly understood that operation at the Virtual Jetty was governed by a separate MOU and this facility was not created under the Jetty No.10 Project. The issue at hand is fixing wharfage charges for cargo handled at Jetty No.10 which is regulated by a specific MOU and not wharfage rate for all cargo of MRPL handled at NMPT.

As pointed out by NMPT, maintenance dredging cost is apportioned between the facilities of Oil Jetty, Iron Ore berths and other General berths on the basis of cargo share. The allocated cost to the dedicated berths are borne by the respective users through the existing special arrangement for fixing wharfage for their cargo handled at the relevant facility. The cost allocable to other general berths are taken under NMPT account and considered as cost item while fixing general tariff. It may be true that the cargo handled at Virtual Jetty may relate to MRPL. As certified by the port, this cargo volume has been considered under general category for the purpose of apportioning the dredging cost. This means, the dredging cost recovered from MRPL at Virtual Jetty is only the portion of cost allocated to NMPT general category and not the cost allocated to Jetty No.10. The maintenance dredging cost allocated to Jetty No.10 based on cargo volumes should, therefore, be fully considered for fixing wharfage rate for cargo handled at this facility. Since the proposal of NMPT is in the above lines, no modification of its calculations in this regard is necessary.

3786 GI/C4-5

- (viii). Based on the discussions above, and relying on the figures furnished by NMPT, the wharfage rate calculation for the period 1996-2000 has been modified. A statement of the calculation is attached as **Annex - I**.
- (ix). Fixation of final wharfage rate for the year 2000-01 onwards is still pending. In view of the facts that most of issues are already settled among NMPT and MRPL and the three issues referred to this Authority are also decided now, both the parties are advised to sit together and finalize the wharfage rate for the year 2000-01 to 2003-04 and submit a proposal by end of January 2005 to this Authority for consideration.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following final rate of wharfage charges leviable by NMPT on cargo handled at its Jetty No.10:

Year	Rate (Rs. per tonne)
1996 - 1997	87.59
1997 - 1998	78.01
1998 - 1999	84.46
1999 - 2000	79.27

12.2. As mentioned earlier these rates should be implemented only after NMPT and MRPL bring the Order in this case to the notice of the Hon'ble High Court of Karnataka.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT./III/IV/143/04-Exty.]

## Annex - I

## Wharfage rate for Jetty No.10 for the years from 1996-97 to 1999-2000

(Amount in Rs.)

Sl.No.	Description	1996-97	1997-98	1998-1999	1999-2000
	<b>EXPENDITURE</b>				
1	Cargo Handling and Storage	20,992,283	22,869,165	31,288,754	32,049,780
2	Port & Dock Facilities	91,699,934	141,086,083	179,147,294	194,401,708
3	Management & General Expenses	18,410,324	24,803,131	27,085,336	36,825,801
4	Finance & Miscellaneous Expenses	233,610,910	293,747,068	254,716,580	229,521,287
5	Total Expenditure	364,713,451	482,505,448	492,237,964	492,798,577
6	Less: Depreciation to be adjusted	-	-	60,340,215	46,339,492
7	<b>Total Expenditure less the depreciation adjusted</b>	<b>364,713,451</b>	<b>482,505,448</b>	<b>431,897,749</b>	<b>446,459,085</b>
	<b>INCOME</b>				
8	Berth hire	13,642,961	17,618,299	18,830,258	20,924,500
9	Port dues	14,456,769	22,769,023	28,603,331	26,360,754
10	Pilotage	40,047,857	61,377,009	75,191,640	69,014,578
11	Interest on Escrow Account	2,793,014	19,499,896	43,782,187	30,471,462
12	<b>Total Income</b>	<b>70,940,601</b>	<b>121,264,228</b>	<b>166,407,415</b>	<b>146,771,294</b>
13	<b>NET EXPENDITURE</b>	<b>293,772,850</b>	<b>361,241,220</b>	<b>265,490,334</b>	<b>299,687,791</b>
14	<b>Add : Return on assets</b>	(*)	(*)		
	MRPL Assets (@ 3%) plus repayment of loan	55,073,213	57,773,599	190,435,334	236,598,507
	NMPT Assets (@ 18%)	18,194,340	19,810,295	20,178,650	28,936,322
15	<b>Net Expenses + return on assets</b>	<b>367,040,403</b>	<b>438,825,114</b>	<b>476,104,319</b>	<b>565,222,620</b>
16	Traffic Handled (Tonnes)	4,190,675.53	5,625,558.19	5,636,724.57	7,130,302.51
17	<b>Wharfage rate per ton (in Rupees)</b>	<b>87.59</b>	<b>78.01</b>	<b>84.46</b>	<b>79.27</b>

(\*) No repayment of loan in the years 1996-97 and 1997-98